

ШКОЛА



Экипировка раллиста

МОТОБОТЫ

Казалось бы, тут можно выбрать практически любую марку и модель. Но есть некоторые особенности, которые необходимо иметь в виду. Гонка длится несколько дней, в седле вам предстоит проводить минимум по пять часов в день. Это немало. Поэтому я советую выбирать боты очень тщательно. В первую очередь, должно быть комфортно. В меру жёстко и в меру мягко. Обязательно должна быть какая-нибудь вентиляция, иначе ноги, в буквальном смысле, сопреют без притока свежего воздуха. Обычно все топовые модели ведущих производителей мотообуви отвечают этим требованиям, но отдельное внимание вентиляции всё-таки стоит уделить. Также я люблю, чтобы у бот был отдельный внутренний сапожок, так как он быстрее просыхает за ночь перед следующим этапом.

НАКОЛЕННИКИ

Чего сейчас на рынке великое множество, так это наколенников. От простых пластмассовых накладок на липучках за 500 рублей до высокотехнологичных ортопедических, сделанных по вашим персональным размерам, цена которых доходит до 100000 рублей за комплект. Естественно, в данном случае действует правило: чем дороже, тем надёжнее, безопаснее, комфортнее и, соответственно, лучше. Сама я прошла путь от простых дешёвых «коленок» через бюджетные шарнирные и до «тех самых», сделанных на заказ. Из всего этого перечня советую сразу вычеркнуть простые наколенники, так как они могут защитить ваше колено только от царапин, не более того. Поверьте, операция на колене обойдётся гораздо дороже (и не только в финансовом плане), чем пара хороших «шарниров». Чтобы не подрывать семейный бюджет самыми дорогими изделиями, можно обойтись очень хорошими серийными моделями. Так, например, можно присмотреться к брендам Asterisk, EVS, MATRIX. Такие колени можно приобрести от 15000 рублей за пару. Если же



ценник этих коленок по какой-то причине тоже окажется кусачим, то самый минимум, на что можно согласиться, это пластиковые «псевдошарниры» типа THOR Force по цене в пределах 5000–7000 рублей. Но надо помнить, что наколенники – это именно та часть экипировки, на которой не стоит экономить.

ПАНЦИРЬ

К сожалению, участвовать в ралли в лёгких кроссовых панцирях не рекомендуется. Тому есть много причин. Высокие скорости, деревья, кусты, жёсткий грунт и камни – это лишь малая часть того, обо что можно серьёзно удариться. Поэтому выбирать следует защиту на сетке или лайкре, которая защищает не только грудь и спину, но и плечи с локтями. Особое внимание при выборе надо обратить на то, как сидит защита. Она должна достаточно плотно прилегать к телу, но не сдавливать и уж тем более не сковывать движения. На первый взгляд, можно было бы использовать кроссовый панцирь и отдельно налокотники, но в большинстве случаев это не удобно, так как избыток липучек и затяжек на локтях приводят к быстрому «забиванию» предплечий. Не стоит также выбирать шоссейную/дорожную «черепашку», так как у неё слишком длинная защита спины, которая при ровной «кроссовой» посадке может упираться в сиденье мотоцикла и, как результат, задирается вверх, упираясь в шлем или защиту шеи. В любом случае, что бы вы ни выбрали, самое главное – чтобы было комфортно.

ЖЁСТКАЯ ЗАЩИТА ШЕИ

Здесь всё достаточно просто. Есть множество различных вариантов, и все они примерно одинаково справляются со своим назначением. Различия лишь в весе, удобстве и практичности. Наиболее популярная защита шеи у Leatt (от простых моделей до дорогих карбоновых), так как она отлично сочетается практически со всеми видами защиты. Основное внимание при выборе необходимо обратить на



Ралли-рейды проходят в разной местности и при различных погодных условиях, но, несмотря на это, экипировка для этого вида спорта практически всегда неизменна. В этом выпуске мы рассмотрим, что должен иметь в своём распоряжении гонщик, планирующий выступить в этой дисциплине

АНАСТАСИЯ НИФОНТОВА ФОТО ИЗ АРХИВА АВТОРА





Защита шеи — обязательный элемент экипировки

Гидратор пригодится в любую погоду

Наколенники могут стоить дороже всего остального экипа, вместе взятого

ЧТО БЫ ВЫ НИ ВЫБРАЛИ, САМОЕ ГЛАВНОЕ — ЧТОБЫ БЫЛО КОМФОРТНО

состыковку с вашей основной защитой/панцирем. Причём примерку нужно производить вместе со шлемом, чтобы по высоте «ошейник» тоже вам подходил. Соответственно, всё должно идеально подходить таким образом, чтобы не создавать скованности в движениях.

КУРТКА

После того как вы подобрали панцирь и защиту шеи, нужно переходить к выбору куртки. Ехать в ралли в кроссовой джерси можно, но не стоит. Куртка не только дополнительно защищает от травм, ещё и является хранителем вашего микроклимата. В жару она не даёт влаге быстро испаряться и замедляет процесс обезвоживания, в холод же удерживает тепло и предотвращает замерзание. Поверьте, за один этап гонки погода может меняться от пронизывающе холодной и дождливой до изнуряюще жаркой, поэтому не пренебрегайте этим аксессуаром. Куртка должна удобно сидеть поверх защиты, не сковывать движения, иметь достаточное количество карманов и быть сшитой из плотной износостойкой кордуры.

ГИДРАТОР

Этот на первый взгляд не самый важный девайс в ралли-рейдах считается жизненно необходимым наряду со шлемом и защитой шеи и по регламенту FIM также является обязательной частью экипировки мотогонщика. Вода — это жизнь, а значит, с запасом воды вам не будет страшна жара и обезвоживание организма. Про важность регулярно пополнять организм живительной влагой я подробно напишу в статье про физподготовку раллиста, а сейчас о подборе самого «верблюжьего горба». Есть несколько вариантов. Первый — когда в куртке есть встроенный карман для мешка с водой. Здесь всё просто. Покупаете любой мешок, с одним лишь условием, чтобы вам было удобно пользоваться клапаном-«соской», через который вы пьёте. У разных фирм клапаны и их блокировка устроены немного по-разному, нужно подбирать под ваш вкус. Второй — мини-рюкзак под куртку. Кроме мешка с водой и двух шоколадок в такие больше ничего не помещается. Если вы планируете

надевать рюкзак под куртку, то это ваш выбор. Третий — полноценный рюкзак, который надевается поверх куртки. Этим вариантом пользуются те, кто помимо воды любит возить на себе всё необходимое. Если с подбором первого варианта всё ясно, то при выборе рюкзака (любого) опять же самое главное — это удобство. До того, как покупать гидратор, следует уже иметь панцирь, защиту шеи и куртку. Рюкзак, соответственно, подбирается в сочетании со всеми этими составляющими. Есть ещё маленькая хитрость, которую мне подсказал один известный гонщик. Надо стараться, чтобы центр тяжести рюкзака был максимально низко, то есть максимально близко к поясице, а не к лопаткам. В ралли приходится много ехать стоя, и чем ниже будет располагаться достаточно тяжёлый запас воды, тем меньше будет нагрузка на спину.

ШЛЕМ

Многие мотоциклисты сойдутся во мнении, что шлем является наиболее важной частью экипировки. Голова одна, и на ней не стоит экономить,

поэтому не выбирайте шлем из расчёта «дешево и сердито». Череп у каждого индивидуален. При выборе шлема самое главное — чтобы он плотно прилегал к голове со всех сторон и при этом не давил. Чтобы понять, насколько он вам подходит, нужно достаточно резко потрясти головой. Если шлем хотя бы чуть-чуть болтается, он вам велик, если же через несколько минут нахождения в нём вы почувствуете неприятное давление или боль — мал. Всё это при условии, что он плотно прилегает по всей поверхности. Если же где-то внутри давление неравномерно или есть откровенные «пустоты» между подкладкой и головой, он просто не подходит вам по форме. Эти принципы подбора шлема одинаковы для всех, но для ралли есть одна особенность, которую тоже нужно принимать во внимание. Это вес. Если вы не занимаетесь ежедневной тренировкой мышц шеи, то не надо брать очень тяжёлые модели, так как помимо общей вредной нагрузки на позвонки вам просто будет тяжело находиться в нём во время долгих часов гонки. 🏍️